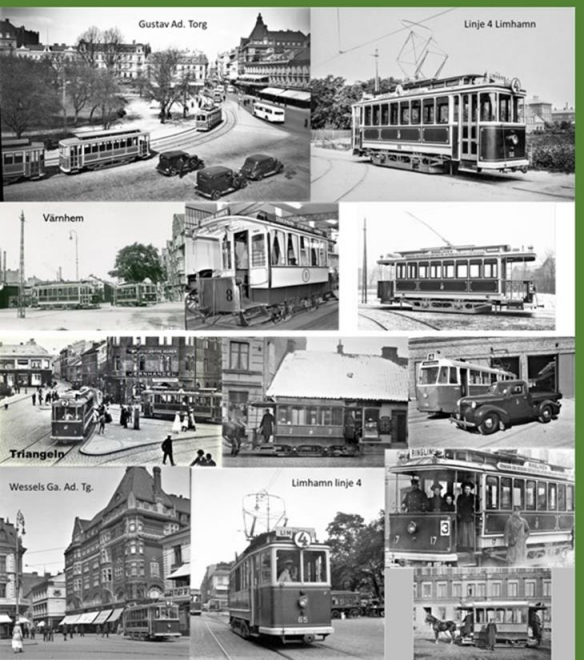
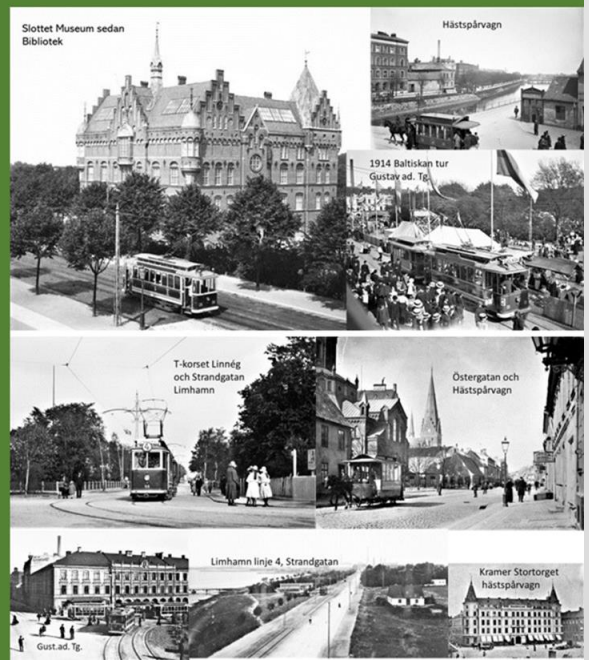
Hästspårvägar i Sverige

Malmö stads spårvägar (MSS)



SPÅRVÄGAR I MALMÖ



GÖTEBORGS SPÅRVÄGAR

Då och nu

Hästspårvägar i Sverige

Den korta hästspårvägen Ramlösa Brunn–Ramlösa Bad utanför Helsingborg, som endast gick sommartid, var den första hästspårvägen i Sverige. Den gick 1877–1890. I stadstrafik drevs hästspårvägar i Stockholm 1877–1905 (startad en månad efter linjen i Ramlösa, i Göteborg 1879-1902 och i Malmö 1887-1907. Dessutom fanns kortare linjer med säsongstrafik i Limhamn söder om Malmö, och i Ljunghusen på Falsterbonäset.

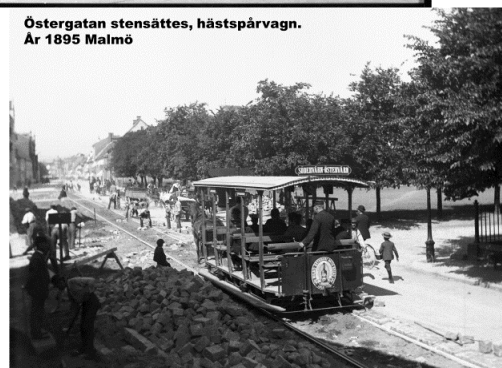
I Göteborg ledde Sigfrid Edström (senare på Asea) elektrifieringen av Göteborgs spårväg 1900~1902.
Hästspårvagn nr 12 från Stockholms Spårvägar från 1877 finns bevarad på Spårvägsmuseet i Stockholm och en hästspårvagn från Malmö finns på Teknikens och sjöfartens hus i Malmö.

Malmö stads spårvägar (MSS) var ett kommunalt verk i Malmö som grundades 1905 och bedrev lokaltrafik med spårvagnar och bussar. Det namnändrades 1971 till Malmö Lokaltrafik (ML). Verksamheten hade sitt ursprung i det 1887 grundade Malmö Spårvägs AB.

I Malmö fanns hästspårväg från 1887 till 1907 och elektrisk spårväg från 1906 till Högertrafikomläggningen 1967, samt fram till 1973 på Limhamnslinjen.

Hästspårvagn på Tekniska Muséet Malmö

Malmö
Hästspårvagnar



Öppen hästspårvagn vid Centralstationen, år 1904 Stockholm.
Spårvägsmuseet

Fotografi från den 10 februari 1905. Bilden är tagen framför Kungsholms folkskola vid nuvarande Mariebergsgatan 34. Personerna på spårvagnen (Kungsholmenlinjen) är från vänster: Ernst Hjortzberg (kapten), Carl Gundersen (trafikinspektör) och Bergstrand (stallmästare). Hästen till vänster heter Drott och den till höger Vivi.

1892
Stockholm

Länscellfängelset och Engelska kyrkan
från Norra Bantorget år 1895.

Hästspårvagn på Tekniska Muséet Malmö

Malmö Stads Spårvägar, MSS hästspårvagn 25 vid hållplats mellan Södervärn - Östervärn.

Malmö
Hästspårvagnar

Östergatan stensättes, hästspårvagn.
År 1895 Malmö

Göteborg
Hästspårvagnar

Hästspårvagn i Göteborg 1901.

Göteborgs Spårvägar, GS
hästspårvagn vid Slottskogen.

Göteborgs Spårvägar, GS före detta öppen hästspårvagn ombyggd 1902 till öppen släpvagn. Här utanför vagnhallen Stampgatan.

Öppen hästspårvagn vid Centralstationen, år 1904 Stockholm.
Spårvägsmuseet

Fotografi från den 10 februari 1905. Bilden är tagen framför Kungsholms folkskola vid nuvarande Mariebergsgatan 34. Personerna på spårvagnen (Kungsholmenlinjen) är från vänster: Ernst Hjortzberg (kapten), Carl Gundersen (trafikinspektör) och Bergstrand (stallmästare). Hästen till vänster heter Drott och den till höger Vivi.

1892
Stockholm

Länscellfängelset och Engelska kyrkan från Norra Bantorget år 1895.

Norrmalmstorg sett mot kv. Skravelberget Mindre. Längst t.h. Hamngatan år 1895 Stockholm

Malmö stads spårvägar (MSS)

Gustav Ad. Torg

Linje 4 Limhamn

Värnhem

Triangeln

Wessels Ga. Ad. Tg.

Limhamn linje 4

SPÅRVÄGAR I MALMÖ

Slottet Museum sedan Bibliotek

Hästspårvagn

1914 Baltiskan tur Gustav ad. Tg.

T-korset Linnég och Strandgatan Limhamn

Östergatan och Hästspårvagn

Gust.ad. Tg.

Limhamn linje 4, Strandgatan

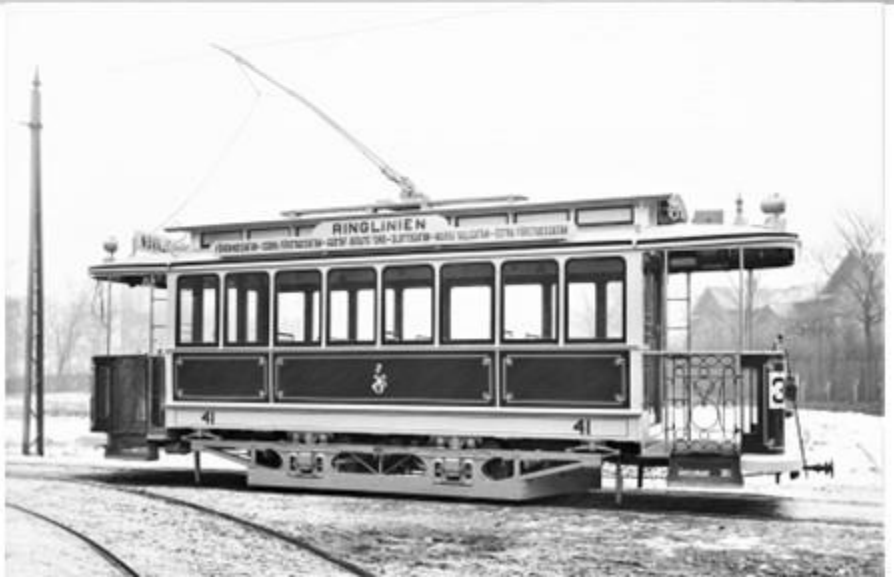
Kramer Stortorget hästspårvagn

Gustav Ad. Torg

Linje 4 Limhamn
LIMHAMN
4
56

Värnhem

SÖDERVÄRN-HAMNEN
SÖDERVÄRN - STORTORGET - HAMNEN
8


RINGLINIEN
41

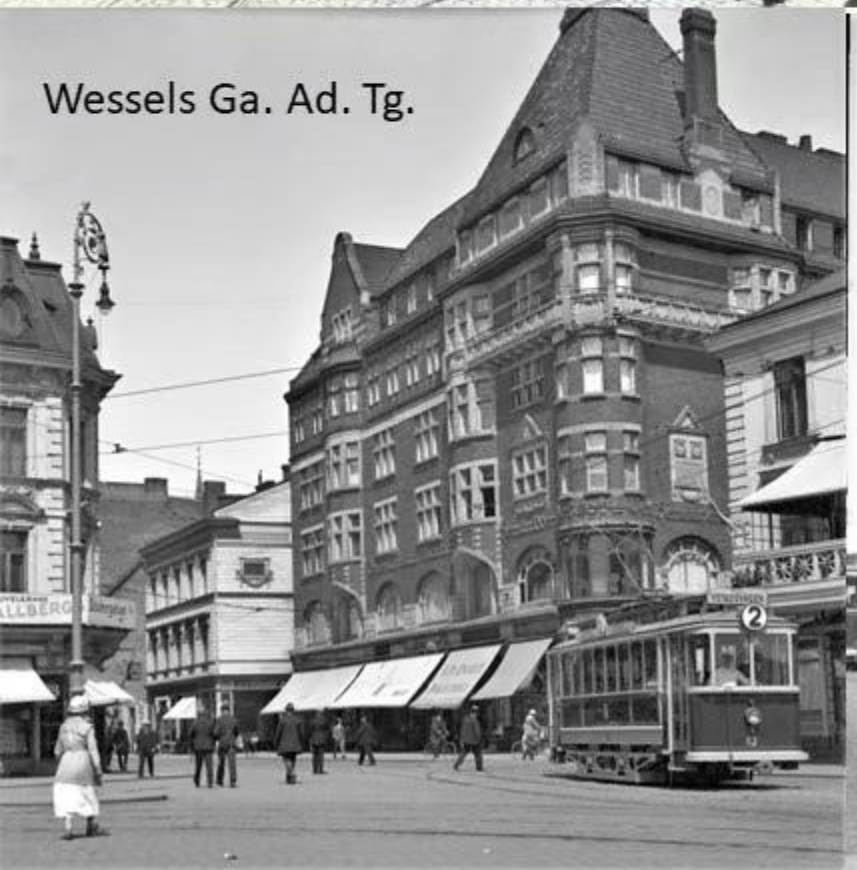
Slottet Museum sedan
Bibliotek

Hästspårvagn

1914 Baltiskan tur
Gustav ad. Tg.

Triangeln

Wessels Ga. Ad. Tg.



Limhamn linje 4

T-korset Linnég
och Strandgatan
Limhamn

Östergatan och
Hästspårvagn

Gust.ad. Tg.

Limhamn linje 4, Strandgatan

Kramer Stortorget
hästspårvagn

Malmö stads spårvägar (MSS)

Malmö stads spårvägar (MSS) var ett kommunalt verk i Malmö som grundades 1905 och bedrev lokaltrafik med spårvagnar och bussar. Det namnändrades 1971 till Malmö Lokaltrafik (ML). Verksamheten hade sitt ursprung i det 1887 grundade Malmö Spårvägs AB.

I Malmö fanns hästspårväg från 1887 till 1907 och elektrisk spårväg från 1906 till Högertrafikomläggningen 1967, samt fram till 1973 på Limhamnslinjen.
Spårvägstrafiken i Malmö, som ursprungligen bedrevs med hästspårvagnar, invigdes den 27 augusti 1887 och öppnades dagen därpå för allmänheten. Trafiken ombesörjdes av det privatägda Malmö Spårvägs AB, under ledning av major Carl Magnus Frick, och efterhand utbyggdes linjenätet flera gånger. Frick lyckades dock ej förverkliga planerna på spårvägstrafik västerut och år 1898 bildades därför Malmö Omnibus AB, vilket leddes av grosshandlaren Andreas Riis och bedrev hästomnibustrafik från Stortorget till Fridhem.

År 1901 invigdes emellertid Malmö stads elektricitetsverk, och omedelbart började Malmö stad under ledning av vice häradshövding Per Bendz att driva frågan om kommunalisering av spårvägstrafiken och införande av elektrisk drift. Förhandlingarna med spårvägsbolaget blev dock mycket segslitna eftersom man från bolagets sida inte var intresserade av att släppa ifrån sig den lönsamma trafiken. Detta ledde fram till att Malmö stad hotade med att starta ett eget linjenät med elektrisk drift på andra gator än de som trafikerades av hästspårvägen. Efter att ha ställts inför detta hot gav Frick upp och man enades om ett kommunalt övertagande den 1 januari 1905.

Malmö stads spårvägar (MSS)

År 1904 bildades Malmö stads spårvägsstyrelse i syfte att planera övergången till kommunal drift. Den 1 januari 1905 bildades så Malmö stads spårvägar (MSS) och kort efter övertagandet beslutades om elektrifiering och utbyggnad, vilket verkställdes 1906-1907, och hästspårvagnarna ersattes därigenom av gröna motor- och släpvagnar. En ny vagnhall med tillhörande verkstad och kontorsbyggnad hade uppförts i kvarteret Spårvägen efter ritningar av stadsarkitekt Salomon Sörensen. Under perioden fram till år 1937 genomfördes en rad utbyggnader av spårvägsnätet, men 1929 började MSS att även bedriva trafik med bussar. I början skedde detta i stadens utkanter, där spårvägstrafik saknades, men redan 1936 ersattes en av spårvägslinjerna av busstrafik.

Efter hand kom detta öde att drabba även de övriga spårvägslinjerna och i samband med högertrafikomläggningen år 1967 infördes ett helt nytt linjenät där all trafik, med undantag för linje 4 till Limhamn/Sibbarp, bedrevs med bussar. År 1973 nedlades även denna linje och därigenom upphörde Malmö att vara spårvägsstad. År 1971 hade också MSS ändrat namn till Malmö Lokaltrafik (ML). I samband med Malmö Lokaltrafiks 100-årsjubileum 1987 invigdes en museispårvägslinje vid Tekniska museet och Malmöhus slott, se vidare Museispårvägen, Malmö.

Malmö stads spårvägar (MSS)

1915-07-18 Sedan Limhamns köping inkorporerats av Malmö stad 1915-01-01 fullföljdes utbyggnaden: MÖLLEVÅNGEN - som förut - Linnégatan - STJÄRNPLAN - Linnégatan - Strandgatan - LIMHAMN (Notariegatan). Dubbelspår fanns fram till Stranden och därifrån till Notariegatan enkelspår. I Strandgatan ersatte linjen den säsongstrafik som tidigare bedrivits av AB Stranden. Vissa kvällsturer vände vid STJÄRNPLAN. Vidare upphörde den reguljära trafiken till RIBERSBORG, men under sommarmånaderna upprätthölls trafiken med särskild vagn i pendeltrafik (jfr dock linjerna 5 och 6).
1915-09-01 Linjen ändrad: CENTRALSTATIONEN (Centralplan) - Norra Vallgatan - Frans Suellsgatan - Stortorget (västra och södra sidorna) - Södergatan - Gustaf Adolfs torg - som förut - STJÄRNPLAN - som förut - LIMHAMN. Vid CENTRALSTATIONEN utnyttjades det uppställningsspår mellan Lokalstationen och kanalen som tillkommit 1914 för linje X1. Sträckan MÖLLEVÅNGEN - Gustaf Adolfs torg utbröts och blev linje 5 (se denna). Den minskade turtätheten kompenserades med förstärkningstrafik på sträckan GUSTAF ADOLFS TORG - FRIDHEM (se vidare linje 6). Den gula färgbeteckningen på linje 4 slopades.
1916-08-15 Paketgodstrafik öppnades på sträckan Centralstationen - Gustaf Adolfs torg - Fridhem - Stjärnplan - Limhamn (Järnvägsgatan) med expeditioner på nämnda platser.
1918-xx-xx Ett uppställningsspår anordnades söderut i Järnvägsgatan för godsvagnarna. Vändslingan vid Fridhem slopades.
1920-01-01 Avkortning: GUSTAF ADOLFS TORG - som förut - STJÄRNPLAN - som förut - LIMHAMN. Motorvagnar typ C i ordinarie trafik på linjen.
1921-12-xx Trafiken Stranden - Notariegatan inställd eftersom en översvämning från Öresund ramponerat spåranläggningen där.
1922-03-25 Trafiken återupptagen i full utsträckning.
1930-xx-xx Paketgodstrafiken med spårvagn upphörde och ersattes med lastbilstrafik.
1939-09-07 P.g.a. drivmedelsbrist återupptogs paketgodstrafiken med spårvagn.
1945-xx-xx Under året anordnades vändslingor vid Bellevue, Stranden och Sibbarp som förberedelse för trafik med enriktningsvagnar.
1946-xx-xx En vändslinga anordnades vid Erikslust.
1946-10-01 Linjen ändrad: GUSTAV ADOLFS TORG - som förut - LIMHAMN (Stranden) - som förut - SIBBARP (Notariegatan). STJÄRNPLAN upphörde därigenom som ändhållplats.
1946-12-14 Enriktningsmotorvagnar typ G (mustanger) insattes som förstärkning på sträckan GUSTAV ADOLFS TORG - ERIKSLUST (linje 4E).
1947-02-xx Enriktningsmotorvagnar typ G (mustanger) ersatte de äldre vagnarna i ordinarie trafik: GUSTAV ADOLFS TORG - som förut - LIMHAMN (linje 4) - som förut - SIBBARP (linje 4S).

Malmö stads spårvägar (MSS)

Här följer en detaljerad redogörelse för spårvägslinjenätets utveckling. Denna historik bygger på en genomgång av ett stort antal samtida källor och avviker därigenom på flera punkter ifrån den historik som finns i standardverket i ämnet, Börje Carléns Spårvägen i Malmö (1972, andra uppl. 1978). Beträffande gatunamnen används de som gällde vid aktuell tidpunkt, dock har i förekommande fall även nuvarande namn angetts.

Röd linje

1905-01-01 Trafiken kommunaliserades och övertogs från Malmö Spårvägs AB.
1906-05-09 Trafiken vid Föreningsgatans utmynning i Södra Förstadsgatan inställd för nedläggning av växelspår med mera.
1906-05-13 Åter trafik i Södra Förstadsgatan förbi Föreningsgatan.
1906-05-21 Trafiken bruten vid Göran Olsgatan på grund av spårläggning i Bruksgatan. Trafiken på sträckan Östervärn – Östergatan kunde upprätthållas genom att spårläggningen i Föreningsgatan avslutats.
1906-06-02 Åter trafik förbi Göran Olsgatan.
1906-07-02 Trafiken över Davidshallsbron inställd på grund av ombyggnad.
1906-07-30 Åter trafik över Davidshallsbron.
1906-10-01 Linjen omlagd: ÖSTERVÄRN - som förut - Östergatan - Bruksgatan - Norra Vallgatan - Frans Suellsgatan - Stortorget (västra och södra sidan) - Södergatan - som förut - SÖDERVÄRN.
1906-11-01 Trafik på dubbelspår på hela sträckan ÖSTERVÄRN (Fredsgatan) - SÖDERVÄRN.
1*907-02-02* De sista hästspårvagnarna togs ur trafik och ersattes av linje 1 (röd).

Malmö stads spårvägar (MSS)

Linje 1 (röd)

1915-08-28 Förlängning med enkelspår: LUNDAVÄGEN - som förut - Spårvägsgatan - Lönngatan - SOFIELUND (Lantmannagatan). Inkorporeringen av Västra Skrävlinge kommun med Sofielunds municipalsamhälle hade genomförts 1911-01-01. Slingan runt kvarteret Gabriel behölls men användes normalt ej.
1915-09-01 Den röda färgbeteckningen slopades.
1916-03-xx Ett mötesspår anordnades i Lönngatan.
1924-xx-xx Spåromläggning vid Värnhem i samband med Värnhemsplatsens (nuv. Värnhemstorget) tillkomst.
1924-02-01 Linjeändring: LUNDAVÄGEN - som förut - Vänersbron (nuv. Petribron) - Centralplan - Mälarbron - som förut - SÖDERVÄRN.
1928-xx-xx Dubbelspår anlades i Spårvägsgatan och Lönngatan från Södervärn fram till Rolfsgatan. 1928-12-01 Linjen ändrad: LUNDAVÄGEN - som förut - Södergatan - Stora Nygatan - Studentgatan - Amiralsgatan - Bergsgatan - Södra Förstadsgatan - som förut - SOFIELUND. Större delen av den nya sträckan övertogs från den samtidigt nedlagda linje 5. Nytt dubbelspår hade anlagts i Bergsgatan på sträckan Möllevångsgatan – Södervärnstorget (nuv. Södra Fisktorget).
1929-06-01 Förlängning med enkelspår till Rosengårdsstaden: LUNDAVÄGEN - som förut - Lönngatan - SOFIELUND (Lantmannagatan) - Lönngatan - ROSENGÅRDSSTADEN (Botildenborgsvägen). Varannan tur vände vid SOFIELUND.
1930-09-15 Förlängning med enkelspår: LUNDAVÄGEN (Dalhemsgatan) - Lundavägen - som förut - SOFIELUND/ROSENGÅRDSSTADEN.
1935-xx-xx Dubbelspår anlades i Lönngatan fram till Lantmannagatan.
1936-xx-xx Dubbelspår anlades i Lönngatan fram till viadukten vid Malmö-Kontinentens järnväg (MKontJ).
1937-09-08 Förlängning med enkelspår: LUNDAVÄGEN - som förut - SOFIELUND - som förut - Jägersrovägen - ROSENGÅRDSSTADEN (Kastanjeplatsen). Varannan tur vände fortfarande vid SOFIELUND.
1940 (omkr.) Destinationsskylten SOFIELUND ändrad till LANTMANNAGATAN.

Malmö stads spårvägar (MSS)

Linje 2 Blå

1915-09-01 Den blå färgbeteckningen slopades.
1936-05-28 Nedlagd och ersatt med busslinjerna 15 och 19 vilka förlängdes (spåren i Södra Förstadsgatan norr om Södervärnstorget och i Skeppsbron blev snabbt upprivna, medan spåren söder om Spårvägsgatan behölls).
1939-09-07 Trafik återupptagen p.g.a. drivmedelsbrist (nu även nattrafik): CENTRALSTATIONEN (Centralplan) - Norra Vallgatan - som förut - Södergatan - Stora Nygatan - Studentgatan - Amiralsgatan - Bergsgatan - Södra Förstadsgatan - Dalaplan - Ystadvägen - YSTADSVÄGEN (korsningen med Trelleborgsbanan).
1939-11-28 Nedlagd med undantag för nattrafiken samt under julhelgen. I övrigt busstrafik på linjerna 15 och 19.
1940-06-27 Trafik återupptagen i full utsträckning.
1940-10-26 Slutgiltigt nedlagd och ersatt med busstrafik på linjerna 15 och 19 (under beredskapsåren med gengasdrift).

Linje 3 (Ringlinjen, vit)

1906-12-20 Öppnad som första linje med elektrisk drift med trafik i båda riktningarna på dubbelspår: Värnhem - Föreningsgatan - Södra Förstadsgatan - Södra Tullgatan - Gustaf Adolfs torg (östra sidan) - Södergatan - Stortorget (södra och västra sidorna) - Frans Suellsgatan - Norra Vallgatan - Bruksgatan - Östergatan -Östra Tullgatan - Östra Förstadsgatan - Värnhem. Stickspår i Industrigatan (f.d. Grafgatan, Industrivägen) och Celsiusgatan (f.d. Hartzgatan) ledde fram till vagnhallen i kvarteret Spårvägen.
1907-07-21 Utvidgad med dubbelspår: Värnhem - som förut - Gustaf Adolfs torg (östra och norra sidan) - Stora Nygatan - Slottsgatan - Norra Vallgatan - som förut - Värnhem.
1914-04-15 Utvidgad med dubbelspår: Värnhem - som förut - Triangeln - Rönneholmsvägen (nuv. Östra Rönneholmsvägen) - Fersens väg - Slottsgatan - som förut - Värnhem. Samtidigt förlängdes även Slottsgatan över Gamla Begravningsplatsen och anslöt genom den nybyggda Slottsbron (nuv. Fersens bro) till Fersens vägs förlängning norr om Regementsgatan. Vid Triangeln tillkom även ett förbindelsespår från Rönneholmsvägen norrut i Södra Förstadsgatan och där en triangulär refug vilken har ansetts ha givit upphov till namnet Triangeln.
1914-05-11 Utvidgad med dubbelspår: Värnhem - som förut - Norra Vallgatan - Östra Jernvägsgatan (nuv. Centralplan) - Bruksgatan - som förut - Värnhem.

Malmö stads spårvägar (MSS)

Linje 3 Ringlinjen (vit)

1915-09-01 Den vita färgbeteckningen slopades.
1924-xx-xx Spåromläggning vid Värnhem i samband med Värnhemsplatsens (nuv. Värnhemstorget) tillkomst.
1932-xx-xx En enkelspårig uppställningsslinga tillkom i Rönngatan och Holmgatan runt kvarteret Zebran vilken användes i samband med större evenemang på Malmö IP (idrottsplats).
1945-xx-xx Motorvagnar typ F2 insattes på linjen
1950--1952 Motorvagnar typ F2 ersattes successivt av typ H.
1957-08-08 Spåromläggning vid Triangeln varvid spåren flyttades ut från Södra Förstadsgatan till platsbildningen framför Skånska bankens kontor där.
1960-xx-xx Spårslingan runt kvarteret Zebran slopades.
1964-11-15 Spårvägstrafiken nedlagd och ersatt med busslinje 3 med oförändrad sträckning.
1967-09-03 Linjen helt nedlagd och ersatt med busslinjerna 30, 31, 33 och 36.

Linje 4 (gul)

1907-08-04 Provisorisk trafik öppnad på dubbelspår: Davidshallsbron - Regementsgatan - Fridhem, samtidigt som Malmö Omnibus AB:s trafik nedlades. Vid Fridhem hade en vändslinga anordnats.
1907-09-17 Hela linjen öppnad med dubbelspår: MÖLLEVÅNGEN (Parkgatan, nuv. Södra Parkgatan) - Möllevångsgatan - Bergsgatan - Amiralsgatan - Studentgatan - Stora Nygatan - Gustaf Adolfs torg - Södra Tullgatan - Regementsgatan - FRIDHEM med vändslinga vid FRIDHEM.
1912-xx-xx Ett enkelspår med mötesväxlar öppnades: Fridhem - Ribersborgsvägen - RIBERSBORG (Malmö-Limhamns järnväg, MLJ). Härigenom upprättades reguljär trafik till Ribersborg. Detta spår avkortades vid okänd tidpunkt till Limhamnsvägen, dock senast år 1930.
1914-06-22 Trafik öppnad på dubbelspår: FRIDHEM - Erikslustvägen - LIMHAMN (stadsgränsen). Sträckan kördes med särskild vagn i pendeltrafik.
1914-10-01 Linjen ändrad: MÖLLEVÅNGEN - som förut - Fridhem - Erikslustvägen - LIMHAMN (stadsgränsen). Särskild vagn i pendeltrafik FRIDHEM-RIBERSBORG

Malmö stads spårvägar (MSS)

Linje 5 (1942)

1942-xx-xx Ny linje: GUSTAV ADOLFS TORG - Södra Tullgatan - Regementsgatan - Ribersborgsvägen - RIBERSBORG. Pendeltrafiken FRIDHEM - RIBERSBORG ersattes detta år av direkt från Gustav Adolfs torg och nedlades efter badsäsongens slut (jfr linjerna 4 och 6).

Linje 6 (1916-19)

1916-03-10 Den förstärkningstrafik som sedan september 1915 bedrivits på sträckan GUSTAF ADOLFS TORG - FRIDHEM utökades och erhöll linjenumret 6: GUSTAF ADOLFS TORG - Södra Tullgatan - Regementsgatan - Fridhem - Erikslustvägen - Linnégatan - STJÄRNPLAN.

1917-10-08 Linjen förlängd och ändrad: GUSTAF ADOLFS TORG - som förut - [FRIDHEM - Ribersborgsvägen - RIBERSBORG] - Erikslustvägen - Linnégatan – STJÄRNPLAN – Linnégatan - LIMHAMN (Stranden). Troligen endast badtrafik sommaren 1919 på sträckan FRIDHEM - RIBERSBORG (jfr linjerna 4 och 5). Trafiken till LIMHAMN upprätthölls endast sommarsöndagar med badväder.

1918-xx-xx Badtrafiken på sträckan FRIDHEM – RIBERSBORG inställd p.g.a. vagnbrist.

1920-01-01 Linjen nedlagd och ersatt med utökad trafik på linje 4.

Linje 6 (1924-49)

1924-11-01 Trafik öppnad på enkelspår med mötesspår vid viadukten under Malmö-Kontinentens järnväg (MKontJ): VÄRNHEM - Sallerupsvägen - HOHÖG (Håkanstorpsvägen).

1925-xx-xx Dubbelspår anlades mellan Värnhem och Nobelvägen.

1926-xx-xx Beslut togs om att anordna begravningståg till Östra kyrkogården med särskild vagn i samband med begravningar där. Det är dock okänt i vilken utsträckning denna möjlighet utnyttjades.

1937-12-04 Linjen förlängd: VÄRNHEM - som förut - Sallerupsvägen – HOHÖG (Östra kyrkogårdens ingång). Vid den nya ändhållplatsen anordnades även ett uppställningsspår.

1939-09-07 Natt före och efter sön- och helgdag utgick turer från GUSTAV ADOLFS TORG - Stora Nygatan - Studentgatan - Amiralsgatan - Föreningsgatan - Värnhem - Sallerupsvägen – HOHÖG.

1946-10-01 Nattrafiken på linje 6 indragen.

1947-12-01 Destinationen HOHÖG ändrades till ÖSTRA KYRKOGÅRDEN.

1949-05-18 Nedlagd och ersatt av busslinje 11.

LINJE
4
LIMHAMN-
CENTRALSTATIONEN
LIMHAMN-
CENTRALSTATIONEN
TILL
4
56
56

Spårvagn, motorvagn 42, typ H. 24 sittplatser, 52 ståplatser.Två motorer à 50 hk

Malmö stads spårvägar (MSS)

Hjälplinjen

1914-05-11 Trafik öppnad till Baltiska utställningen: TRIANGELN - Rönneholmsvägen (nuv. Östra Rönneholmsvägen) - Fersens väg (numera försvunnen del söder om Rönneholmsvägen) - viadukten över Malmö-Ystads järnväg (MYJ) - BALTISKA UTSTÄLLNINGEN.
1914-10-25 Linjen nedlagd. Spåren i Fersens väg behölls fram till 1918 medan viadukten med tillhörande spår och spårslinga revs efter utställningens avslutande. Dessa spår begagnades till utbyggnaden av linje 1 året därpå.

Spårvagn, motorvagn 42, typ H. 24 sittplatser, 52 ståplatser.Två motorer à 50 hk

Direktörer

1905–1906 Bror Cederström

1907–1917 Eric Lagergren

1917–1945 Einar Hultman

1946–1964 Anders Bergman

1964–1983 Yngve Pihl ej foto

Hästspårvagn på Tekniska Muséet Malmö

Östergatan stensättes, hästspårvagn.
År 1895 Malmö

Hästspårvagn i Stockholm
ca 1880, SNS vagn 23.

Malmö Stads Spårvägar, MSS hästspårvagn 25 vid hållplats mellan Södervärn - Östervärn.

GÖTEBORGS SPÅRVÄGAR

Då och nu

En del av Göteborgs historia. Göteborgs första spårvagnar drogs av hästar och sattes i bruk av ett engelskt företag år 1879. Spårvagnslinjen sträckte sig mellan Brunnsparken och Stigbergsliden. Efter 23 år pensionerade vi hästarna och spårvagnarna gick över till elektricitet.

Systemet trafikeras idag av tolv ordinarie spårvägslinjer. Tio av linjerna passerar navet Brunnsparken. Linjerna har i allmänhet en avgång var tionde minut under högtrafik. Det blir cirka 2 400 turer och runt 36 000 km, nästan ett varv runt jorden per dag sammanlagt. Antal delresor (samma som antal påstigningar) var 141 miljoner år 2019, en ökning med 8% jämfört med året innan.

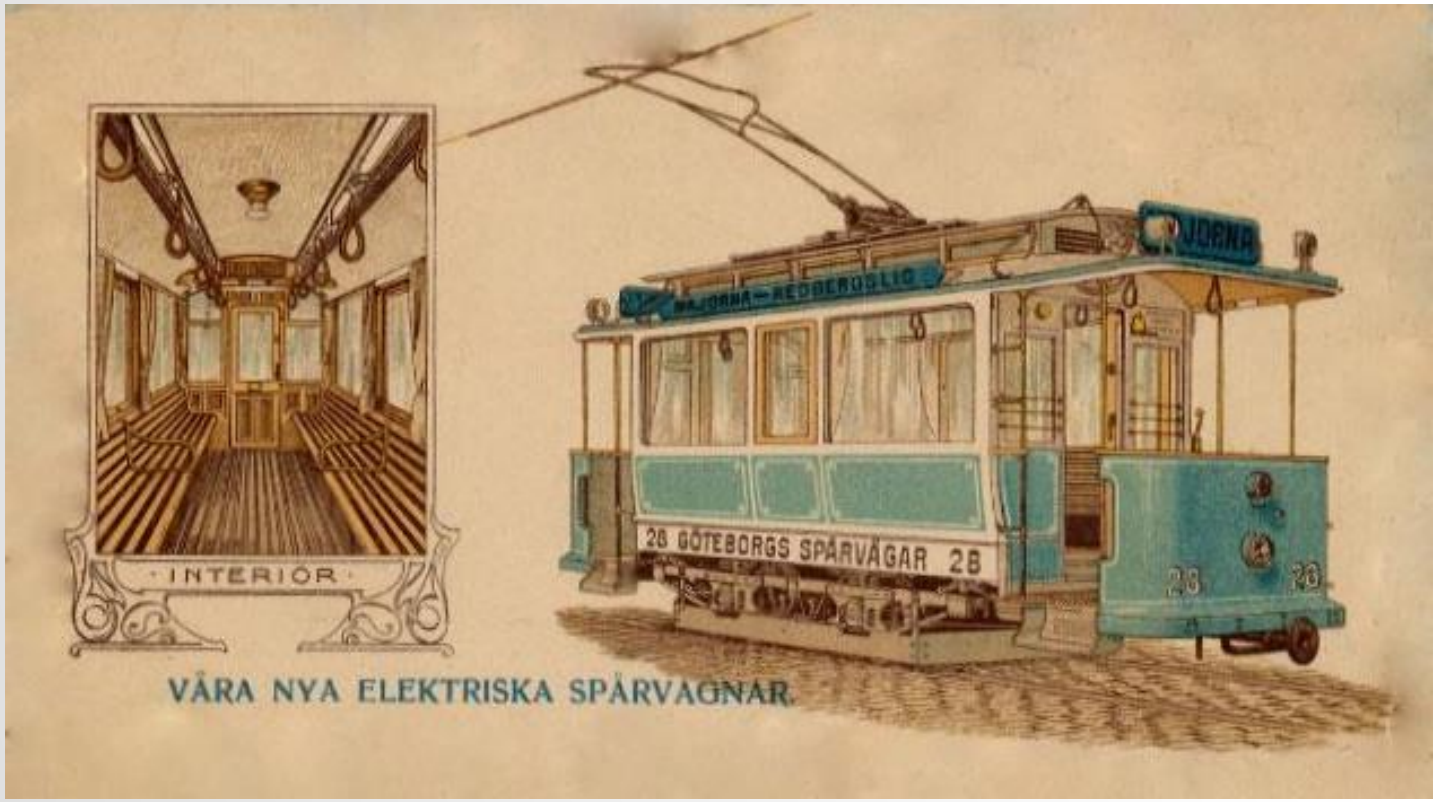
GÖTEBORGS SPÅRVÄGAR

https://sv.wikipedia.org/wiki/G%C3%B6teborgs_sp%C3%A5rv%C3%A4g#/media/Fil:M4_43,_2016-01-08_A.jpg

1879 – Ett engelskt bolag öppnar Gothenburg Tramway Ltd och inför Göteborgs första spårvägslinjen. Resan kostar 10 öre.
1899 – Göteborgs stad löser in koncessionen för det engelska bolaget och övertar spårvagnarna. Priset var 70 000 Pund.
1902 – Den elektriska spårvagnen invigs.
1907 – Spårvagnen går utanför stadens gränser (Mölndals- och Långedragslinjen).
1919 – Första prishöjningen på 40 år – från 10 till 15 öre
1921 – Större vagnar sätts i trafik. Myntbössorna försvinner, biljetter införs.
1923 – Spårvägen startar den första kommunala busslinjen i landet. Resan kostar 25 öre.
1935 – Första dieselbussen levereras.
1937 – Första moderna spårvagnen (en prototyp) levereras.
1940 – Spårvagnarna når Hisingen – första linjen i det framtida lokalbanenätet. Trådbusstrafiken har premiär.
1956 – Kupongsystemet införs med taxa relaterad till reslängden.
1957 – Kommunikationsradion tas i bruk.
1964 – Trådbusslinjerna läggs ner.

9 Kungssten
Västtrafik
341
LOUIS VUITTON

LISEBERGSLINJEN
133
133
12



Blå linje: Majorna - Västra Hamngatan - Redbergslid
Grön linje: Majorna - Västra Hamngatan - Getebergsäng
Röd linje: Redbergslid - Brunnsparken - Getebergsäng
Ringlinjen vit: Drottningtorget - Lilla Bommen - Västra Hamngatan Annedal - Slottskogen - Järntorget - Valand - Drottningtorget

År 1895 togs frågan upp om att efter mönster från utlandet byta ut hästarna mot elektrisk drift, vilket föranledde omfattande utredningar. I början av 1901 presenterade Edström ett förslag till fullständig ombyggnad av hästspårvägen och anläggningen av en elkraftstation för spårvägen, vilken skulle placeras på platsen för det gamla gasverket vid Rosenlund. I det sammanhanget fattades också beslut om att öka spårvidden, som under hästepoken varit 1 meter, till nuvarande 1,435 meter. Stadsfullmäktige antog Edströms förslag, och den 16 juli 1902 togs anläggningen vid Surbrunnsgatan i bruk efter ritningar av arkitekt Hans Hedlund. Byggnaden revs 1968.

Göteborgs Spårvägar, GS före detta öppen hästspårvagn ombyggd 1902 till öppen släpvagn. Här utanför vagnhallen Stampgatan.

Göteborgs Spårvägar, GS hästspårvagn vid Slottskogen.

Hästspårvagn i Göteborg 1901.